95-8M0006108E

Betriebsanleitung für LodeStar-Schlauchboote

Seite

Inhalt

1. Allgemeines
   - 1.1 Einleitung 3
   - 1.2 Auslegungskategorien 3
   - 1.3 Nutzlastplakette 4
   - 1.4 Nationale Gesetzgebung 4
   - 1.5 Allgemeine Sicherheitsinformationen 4
2. Technische Daten, Beschreibung und Ausstattung
   - 2.1 Technische Daten 6
   - 2.2 Bootsmodell 6
   - 2.3 Anzahl der zulässigen Personen 6
   - 2.4 Nutzlast 6
   - 2.5 Außenbordmotor 6
   - 2.6 Zeichnungen 7
3. Montage und Zerlegung
   - 3.0 Bodenplatte 8
   - 3.1 Ventile 8
   - 3.2 Ruderausrüstung 8
   - 3.3 Sitze und Sitzbänke 8
   - 3.4 Aufpumpen der Schläuche 9
   - 3.4.1 Reihenfolge beim Aufpumpen des Schlauchs 9
   - 3.4.2 Aufpumpreihenfolge 9
   - 3.5 Einbau der Bodenplatte 10
   - 3.6 Einbau des Luftbodens 10
   - 3.7 Ruderausrüstung 11
   - 3.8 Einbau des Motors 12
   - 3.9 Ablassen der Luft 12
   - 3.10 Zusammenfalten des Bootes 12
   - 3.11 Transport 13

Seite

Inhalt

   - 3.11.1 Anheben des Bootes aus dem Wasser 13
   - 3.11.2 Abschleppen des Bootes 13
   - 3.11.2.1 Abschleppen eines Schlauchbootes 13
   - 3.11.2.2 Abschleppen eines starren Schlauchbootes 13
4. Informationen über Sicherheit und Betrieb
   - 4.0 Wichtige Sicherheitshinweise 14
   - 4.1 Prüfliste vor der Inbetriebnahme 15
   - 4.2 Stabilität und Auftrieb 15
   - 4.2.1 Verteilung der Personen und des Gepäcks 15
   - 4.2.2 Rudern 15
   - 4.2.3 Betrieb mit dem Motor 15
   - 4.3 Gefahren 17
5. Wartung
   - 5.0 Allgemeine Wartung 18
   - 5.1 Reparaturen 18
   - 5.1.1 Kleine Reparaturen 19
   - 5.1.2 Reparatur einer Leckage im Luftboden 19
   - 5.1.2.1 Luftleck durch ein Nadelloch 19
   - 5.1.2.2 Luftleck von der Luftdeck-Seitennaht 19
   - 5.1.3 Luftleck in der Schlauchkammer durch Schnitt 20
   - 5.2 (Winter-) Lagerung 20
6. Umwelt
   - 6.1 Ablassen von Schadstoffen 21
   - 6.2 Ablassen und Entsorgen von Abfallprodukten 21
   - 6.3 Empfohlene Fahrgeschwindigkeiten 21
   - 6.4 Übermäßige Lärmbelastung 21
   - 6.5 Abgasemissionen 21
7. Garantiebedingungen 22

1. Allgemeines

1.1 Einleitung

Diese Anleitung wurde erstellt, um Ihnen dabei zu helfen, Ihr Boot sicher und problemlos zu bedienen. Sie enthält Details über das Boot, die mitgelieferte oder eingebaute Ausrüstung, die Systeme und Informationen über den Betrieb und die Wartung. Bitte lesen Sie diese Anleitung sorgfältig durch und machen Sie sich vor der Inbetriebnahme mit dem Boot vertraut.

Wenn dies Ihr erstes Boot ist oder Sie zu einer anderen Art von Boot wechseln, mit der Sie nicht vertraut sind, sollten Sie vor der Inbetriebnahme Erfahrung mit der Handhabung und dem Betrieb des Bootes sammeln, um Ihre Sicherheit und die Freude an der Verwendung des Bootes zu gewährleisten. Ihr Händler oder der Segelsportverein bzw. Yachtclub in Ihrem Land wird Sie gern über örtliche Segelschulen oder fachkundige Segellehrer informieren.

☝ **In dieser Anleitung werden die folgenden Sicherheitshinweise verwendet, um Sie auf besondere Sicherheitsinformationen aufmerksam zu machen, die eingehalten werden müssen.**

⚠ Vorsicht

VORSICHT – weist auf eine potenzielle Gefahr hin, die, wenn sie nicht gemieden wird, zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen kann.

⚠ Gefahr

GEFAHR - weist auf eine direkte Gefahr hin, die, wenn sie nicht gemieden wird, zu schweren oder tödlichen Verletzungen führt.

⚠ Achtung:

ACHTUNG - weist auf eine potenzielle Gefahr hin, die, wenn sie nicht gemieden wird, zu leichten oder mittelschweren Verletzungen oder Sachschäden führen kann. Dieser Warnhinweis kann auch verwendet werden, um auf unsichere Betriebspraktiken hinzuweisen.

DIESE ANLEITUNG BITTE AN EINEM SICHEREN ORT AUFBEWAHREN UND BEIM VERKAUF DES BOOTES AN DEN NEUEN EIGENTÜMER AUSHÄNDIGEN.

1.2 Auslegungskategorien

Kategorie A – Hochsee. Ausgelegt für Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 Beaufort und signifikante Wellenhöhen von 4 m auftreten können; für Fahrzeuge, die diese Bedingungen weitgehend aus eigener Kraft überstehen können.

Kategorie B – Außerhalb von Küstengewässern. Ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 Beaufort und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können.

Kategorie C – Küstennahe Gewässer. Ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen, auf Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 Beaufort und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können.

Kategorie D – Geschützte Gewässer. Ausgelegt für Fahrten auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 4 Beaufort und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 0,5 m auftreten können.

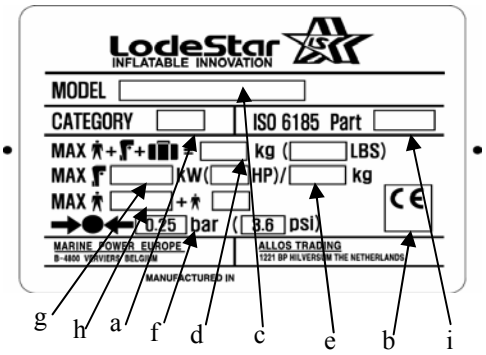
☝ Das von Ihnen erworbene Boot ist für die Verwendung in der Auslegungskategorie **B, C oder D** bestimmt, je nach dem von Ihnen verwendeten Modell, siehe Tabelle 2.1.

⚠ Vorsicht

Wenn dieses Boot auf offener See im Bereich um das Mutterschiff eingesetzt wird, sind die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.
Auf keinen Fall den Kontakt mit dem Mutterschiff verlieren!
Stets eine Schwimmweste tragen!

1.3 Nutzlastplakette

Die NUTZLAST-Plakette des Herstellers befindet sich an der Innenseite des Bootsspiegels.



a – Kategorie der Bootsauslegung – siehe Tabelle 2.1
b – CE-Kennzeichnung
c – Modellnummer
d – Maximale Nutzlast - Personen + Außenbordmotor + Kraftstofftank und Ausrüstung
e – Maximales Gewicht des Außenbordmotors
f – Druck in den Luftkammern
g – Maximale Leistung des Außenbordmotors
h – Maximale Anzahl der Personen
i - ISO 6185 Teil I-III

1.4 Nationale Gesetzgebung

Vor der Inbetriebnahme des LodeStar-Schlauchbootes sind die jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen bzgl. Einschränkungen auf den Gewässern einzuholen, auf denen Sie das Boot betreiben möchten. Hierzu gehören Einschränkungen bzgl. Segeln, Geschwindigkeit, der Verwendung von Außenbordmotoren, der Luftschallpegel usw.

1.5 Allgemeine Sicherheitsinformationen

☝ Vorschläge zur Sicherheit beim Bootsfahren.

Um die Gewässer sicher genießen zu können, sollten Sie sich mit örtlichen und anderen geltenden Schifffahrtsregeln und -vorschriften vertraut machen und die folgenden Vorschläge beachten.
Rettungshilfen verwenden. Für alle Bootsinsassen muss eine zugelassene Schwimmweste der richtigen Größe stets an Bord und griffbereit sein (gesetzlich vorgeschrieben).
Das Boot nicht überlasten. Die meisten Boote sind auf eine Höchstlast (Gewicht) ausgelegt (siehe Nutzlastplakette an Ihrem Boot). Im Zweifelsfall den Vertragshändler oder den Bootshersteller befragen.
Sicherheitsprüfungen und vorgeschriebene Wartungsarbeiten durchführen. Einen regelmäßigen Wartungsplan einhalten und sicherstellen, dass alle Reparaturen ordnungsgemäß ausgeführt werden.
Kennen und achten Sie alle Schifffahrtsregeln undgesetze.

☝ Sicherstellen, dass alle Bootsinsassen ordnungsgemäß auf einem Sitzplatz sitzen. Insassen dürfen nicht auf nicht für diesen Zweck vorgesehenen Plätzen sitzen.
Dies umfasst Sitzlehnen, Schandecks, Spiegelplatte, Bug, Decks, erhöhte Anglersitze und alle drehbaren Anglersitze sowie überall dort, wo plötzliche, unerwartete Beschleunigung, plötzliches Stoppen, unerwarteter Verlust über die Kontrolle des Bootes oder eine plötzliche Bewegung des Bootes einen Sturz im Boot oder über Bord verursachen könnte.

☝ Drogen- oder Alkoholkonsum am Steuer ist gesetzlich verboten. Alkohol und Drogen beeinträchtigen Ihr Urteils- und Reaktionsvermögen.
Andere Personen mit der Bootsführung vertraut machen. Mindestens eine Person an Bord mit den Grundlagen für den Start und Betrieb des Außenbordmotors und dem Umgang mit dem Boot vertraut machen. Dies ist nützlich, falls der Fahrer betriebsunfähig wird oder über Bord fällt.

☝ Einsteigen von Passagieren. Wenn Passagiere ein- oder aussteigen oder sich in der Nähe des Bootshecks befinden, muss der Motor immer abgestellt werden. Es reicht nicht aus, den Außenborder nur in Neutral zu schalten.
Immer achtsam sein. Der Bootsführer ist gesetzlich dafür verantwortlich, Augen und Ohren offen zu halten, um mögliche Gefahren rechtzeitig zu erkennen. Der Bootsführer muss insbesondere nach vorne unbehinderte Sicht haben. Wenn das Boot mit mehr als Leerlaufdrehzahl läuft, dürfen keine Passagiere, Ladung oder Anglersitze die Sicht des Bootsführers blockieren.

☝ Niemals mit dem Boot direkt hinter einem Wasserskifahrer herfahren, da dieser stürzen könnte. Wenn Sie zum Beispiel mit Ihrem Boot mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h (25 mph) fahren, holen Sie einen gestürzten Wasserskifahrer, der sich 61 m (200 ft.) vor Ihrem Boot befand, innerhalb von 5 Sekunden ein.
Auf gefallene Wasserskifahrer achten. Wenn Ihr Boot zum Wasserskifahren oder für ähnliche Aktivitäten genutzt wird, muss das Boot so zu gestürzten oder im Wasser liegenden Personen zurückfahren, dass diese sich immer auf der Fahrerseite befinden. Der Bootsführer muss gestürzte Wasserskifahrer stets im Auge behalten und darf niemals rückwärts zu einer Person im Wasser fahren.
Unfälle melden.

Modell	CE-Auslegungskategorie	Abmessungen - in der Tragetasche verpackt (cm)		Max. Last (kg)	Max. KW	Max. PS	Max. Motorgewicht	Max. Anzahl Personen	Anzahl der Luftkammern	Länge (cm)	Breite (cm)	Schlauch-Durchmesser (cm)	Gewicht nur mit Rudern (kg) gemäß Broschüre
		HAUT	BODENPLATTE										
Quick Roller 190	D	90*52*24	-	276	2	2,5	18	2	2+1	190	120	34	17
Quick Roller 230	D	90*55*24	-	325	3	3,5	18	3	2+1	230	137	35	22
Ultra Light 195	D	90*40*25	-	350	2	2,5	18	2	2+1+1	195	136	40	21
Ultra Light 220	D	100*70*25	-	376	3	3,5	18	3	2+1+1	220	143	40	25
Ultra Light 250	D	100*60*26	-	422	4	5	26	3	2+1+1	250	143	40	27
NSA 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	30
NSA 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	33
NSA 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	35
NSA 320	C	110*60*35	-	532	11	15	55	5	3+1+1	320	151	40	38
NS 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1	230	143	40	34
NS 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1	260	143	40	42
NS 290	D	100*53*25	82*60*12	474	7	10	42	4	3+1	290	143	40	50
NS 320	C	110*60*26	88*60*12	532	11	15	55	5	3+1	320	151	40	52
NS 350	C	127*68*30	102*63*12	700	19	25	75	6+1	3+1	350	181	47	71
NS 380	C	127*70*30	102*63*12	760	22	30	85	7	3+1	380	181	47	76
NS 430	C	137*70*45	113*71*14	980	22	30	85	9	4+1	430	196	50	93
NSA 3D-V 230	D	100*60*28	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	30
NSA 3D-V 260	D	100*70*30	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	33
NSA 3D-V 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	35
TriMAX 3D-V 320	D	110*65*35	-	532	11	15	55	5	3+2+2	320	151	40	48
TriMAX 3D-V 350	C	127*68*35	-	700	19	25	75	6+1	3+2+2	350	181	47	62
TriMAX 3D-V 380	C	127*70*35	-	760	22	30	85	7	3+2+2	380	181	47	68
TriMAX 3D-V 430	C	142*75*40	-	980	30	40	110	9	4+2+2	430	196	50	90
TriMAX ALU 320	C	110*65*35	87*60*12	532	11	15	55	5	3+1+2	320	151	40	62
TriMAX ALU 350	C	127*70*35	102*68*12	700	19	25	75	6+1	3+1+2	350	181	47	82
TriMAX ALU 380	C	127*70*40	106*68*14	760	22	30	85	7	3+1+2	380	181	47	88
TriMAX ALU 430	C	142*75*45	106*68*14	980	30	40	110	9	4+1+2	430	196	50	104
TriMAX ALU 530	C	154*75*50	135*72*17	1350	37	50	115	12+1	5+1+2	530	229	60	154
Hypalon 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	31
Hypalon 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	34
Hypalon 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	36
RIB 260 offen	D	215*100*45	-	444	4	6	26	3+1	2	260	149	40	52
RIB 310 offen	C	240*105*45	-	528	7	10	42	5	2	310	149	40	61
RIB 330 offen	C	250*105*45	-	565	11	15	55	5+1	3	330	159	40	69
RIB 360 offen	C	300*110*58	-	700	19	25	75	6	3	360	170	46	74
RIB 430 offen	C	320*110*53	-	980	22	30	85	8	4	430	180	47	86
RIB 470 Konsole	C	-	-	750	30	40	115	7	5	470	200	49	237
RIB 520 Konsole	C	-	-	850	45	60	125	8	5	520	214	55	250
RIB 600 Konsole	C	-	-	1000	97	130	180	10	5	600	240	55	435

2. Technische Daten, Beschreibung und Ausstattung

2.1 Technische Daten

Konformitätserklärung: Die Bootsmodelle Quickroller 190-230, Ultra Light 195-220-250, NSA 230 und NS 230 fallen nicht unter die Ägide der Freizeitbootrichtlinie 94/25/EC und können aus diesem Grund nicht bzgl. der Übereinstimmung mit dieser Richtlinie zertifiziert werden. Diese Modelle wurden jedoch so konstruiert, dass sie alle Anforderungen in der o. g. Richtlinie sowie die Normen der Richtlinie ISO 6185 erfüllen.

2.2 Bootsmodell

Dieses Boot ist ein Schlauchboot, das seine Form, Stärke und seinen Auftrieb durch Aufblasen mit Luft erhält. Das Boot ist für kurze Fahrten in geschützten und offenen Gewässern ausgelegt, je nach der Auslegungskategorie (siehe 2.1).
QR-Modelle sind Schlauchboote mit einem Luftboden. Geringes Gewicht und einfach zu verstauen.
UL-Modelle sind Schlauchboote mit einem Luftboden und separatem Luftkiel. Geringes Gewicht und einfach zu verstauen.
NS-Modelle sind Schlauchboote mit einer Bodenplatte aus Holz oder Aluminium oder mit Wabenstruktur und einem Luftkiel.
NSA-Modelle sind Schlauchboote mit einem Luftboden und einem separaten Luftkiel oder einer Kombination aus integriertem Luftboden/Luftkiel (3D-V), je nach der Ausstattung.
TriMAX-Modelle sind Schlauchboote mit zwei zusätzlichen Schläuchen (Speed-Tubes) unter den Hauptschläuchen, mit Aluminiumboden oder kombiniertem integrierten Luftboden/Luftkiel (3D-V).
RIB-Modelle sind starre Schlauchboote. Diese Boote sind mit einem starren, durch Glasfaser verstärkten Rumpf mit einem aufblasbaren Rundumschlauch ausgestattet.

2.3 Anzahl der zulässigen Personen

⚠ Vorsicht

Die Empfehlungen bzgl. der maximal zulässigen Anzahl von Personen nicht überschreiten. Unabhängig von der Anzahl der Personen an Bord darf das Gesamtgewicht von Personen und Ausrüstung auf keinen Fall die maximale empfohlene Nutzlast überschreiten. Stets die vorhandenen Sitze/ Sitzplätze verwenden.

2.4 Nutzlast

⚠ Vorsicht

Beim Beladen des Bootes auf keinen Fall die maximale empfohlene Nutzlast überschreiten. Das Boot stets vorsichtig beladen und die Ladung gleichmäßig verteilen, um die (ebene) Trimmlage des Bootes beizubehalten Schwere Gegenstände nicht hoch lagern.

2.5 Außenbordmotor

Die maximale Motorleistung für dieses Boot ist in Tabelle 2.1 in dieser Anleitung aufgeführt.

⚠ Gefahr

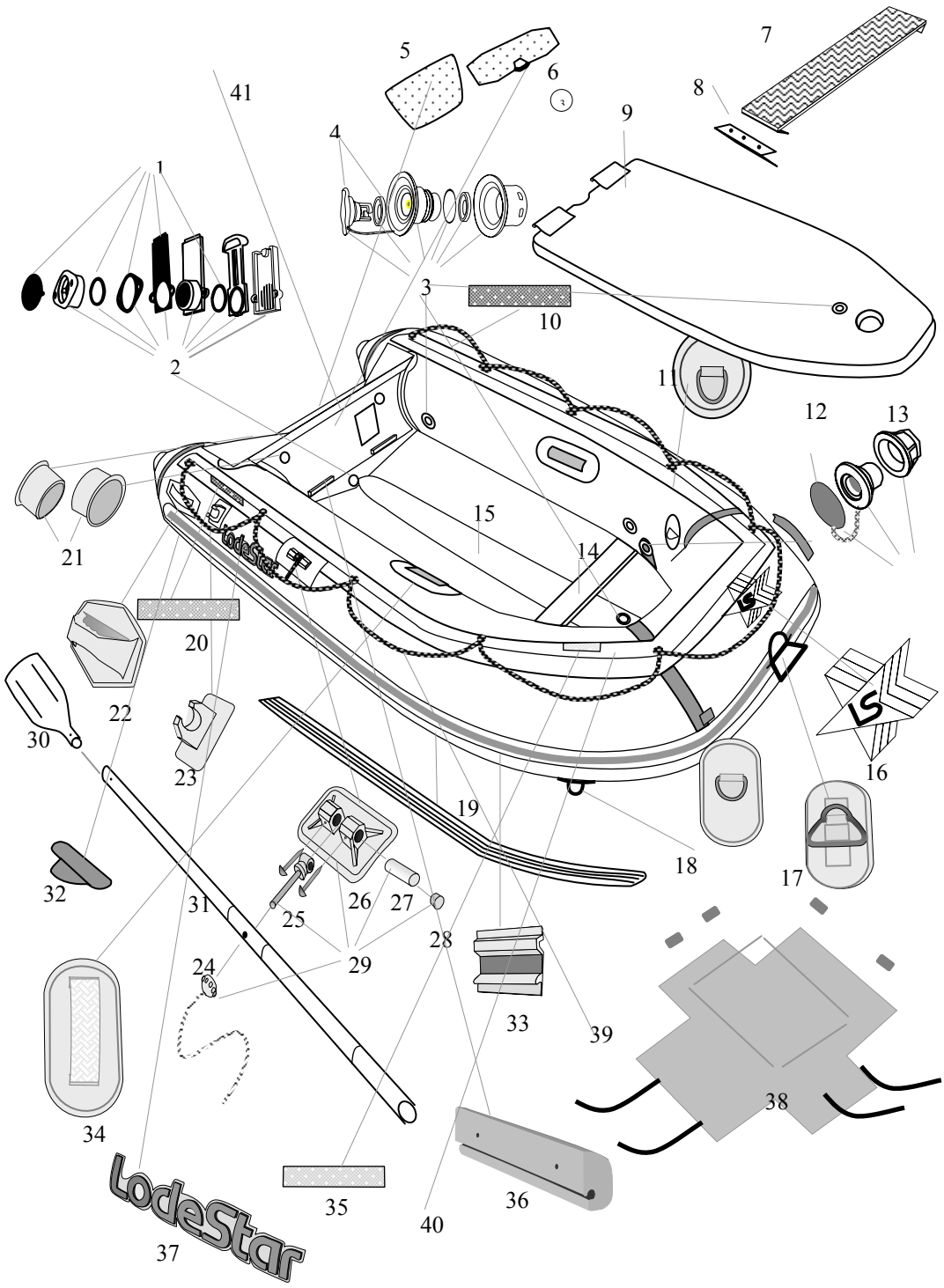
Eine Übermotorisierung kann schwere oder tödliche Verletzungen oder Schäden am Boot verursachen.

Anweisungen zur Installation und zum Betrieb des Außenbordmotors finden Sie unter Punkt 7 in dieser Anleitung.

⚠ Gefahr

Sie können die Kontrolle über das Boot verlieren, wenn der Motor mit Vollgas betrieben wird.
Es besteht Unfallgefahr.
LodeStar ist für solche Aktionen nicht verantwortlich.

2.6 Zeichnungen



1-2 Ablassstopfen-System
3-4 Ventile
5 Motorplatte
6 Motorpolster
7 Rudersitz
8 Sitzhaken
9 Luftboden/Luftdeck
10 Roter reflektierender Streifen
11 Patch für D-förmige Huböse
12-13 Überdruck-/ Sicherheitsventil
14 Druckplatte
15 Luftkiel
16 Stern-Logo
17 D-förmiger Griff zum Schleppen
18 Zugöse
19 Kiel-Scheuerleiste
20 Grüner reflektierender Streifen
21 Hub-/ Diebstahlsicherungslöcher
22 Hubgriff
23 Ruderhalterung
24 Ruder-Verriegelungskappe
25-29 Riemendolle
30-31 Ruder
32 Skeg
33 Scheuerleiste
34 Sitzgewebe
35 Weißer reflektierender Streifen
36 Spiegelschiene
37 LodeStar-Logo
38 Tragetasche
39 Sicherungsleine
40 Wasserrand
41 Spiegel

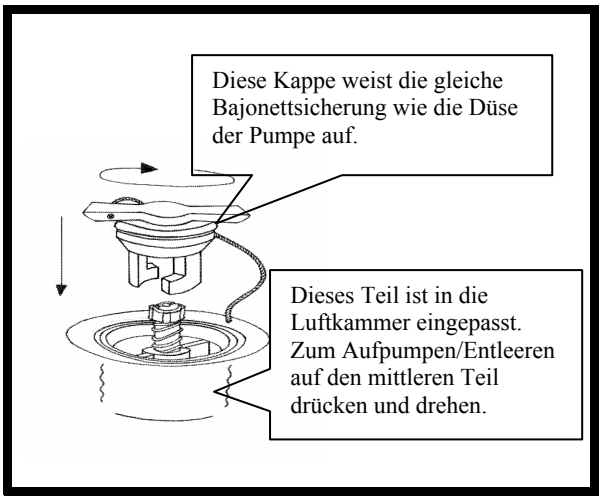
3. Montage und Zerlegung

3.0 Bodenplatte

LodeStar-Boote mit aufblasbarer oder nicht aufblasbarer Bodenplatte dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn die Bodenplatte ordnungsgemäß installiert ist. Die Verwendung des Bootes ohne Bodenplatte ist nicht sicher, unbequem und kann zu Schäden am Boot führen. Siehe Punkt 3.5 und 3.6 bzgl. dem Einbau der Bodenplatte

3.1 Ventile

Die LodeStar-Ventile sind speziell für die sichere und bequeme Verwendung konstruiert.
Die Ventile sind flach konstruiert, um den Komfort im Boot zu erhöhen und Schäden am Boot zu verhindern.


Diese Kappe weist die gleiche Bajonettsicherung wie die Düse der Pumpe auf.
Dieses Teil ist in die Luftkammer eingepasst. Zum Aufpumpen/Entleeren auf den mittleren Teil drücken und drehen.

Bedienung des Ventils:

- Die äußere Kappe abnehmen. Das Ventil ist geschlossen, wenn sich die mittlere Schraube in der oberen Stellung befindet.
- Zum **Öffnen** des Ventils einen Finger in der Mitte des Ventil positionieren und die mittlere Schraube nach unten drücken, den Finger um eine ¼ Umdrehung **gegen den Uhrzeigersinn** drehen, bis die Schraube blockiert.
- Zum **Schließen** des Ventils auf die Schraube drücken und den Finger um eine ¼ Umdrehung **im Uhrzeigersinn** drehen, bis die Schraube herausfährt.

Anschluss der Pumpe:

Das Endstück der Pumpe (das gedreht werden muss) am Ventil anschließen.

- Nach rechts drehen (im Uhrzeigersinn) und mit dem Aufpumpen beginnen.
- Das Boot so lange aufpumpen, bis keine Luft mehr in das Boot gepumpt werden kann (siehe oben).
- Nach dem Aufpumpen die Pumpe abnehmen.
- Darauf achten, dass die Schutzkappe wieder angebracht wird (als Schutz vor Schmutz und Beschädigung).

Das Ventil überprüfen und sicherstellen, dass keine Luft im Bereich um das Ventil austritt.
Bei einem Luftleck:

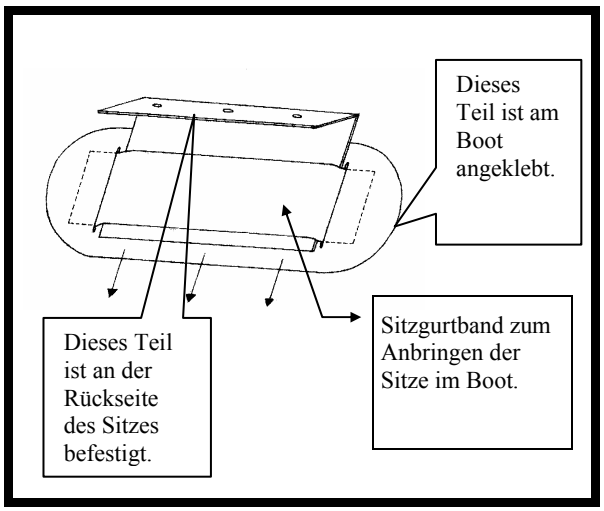
- Den Ventilschlüssel (sofern vorhanden) aus dem Reparaturkit entnehmen.
- Den Ventilschlüssel in das Ventil einführen und den Schlüssel im Uhrzeigersinn drehen.
- Wenn sich das Luftleck so nicht beheben lässt, den örtlichen Händler verständigen und die Garantiebedingungen überprüfen.
- Die Rückseite des Ventils festhalten und den Ventilschaft mit dem Schlüssel nach links (gegen den Uhrzeigersinn) drehen und den Ventilschaft herausnehmen.
- Das Ventil auf Beschädigung überprüfen.
- Wenn das Ventil beschädigt ist (siehe Garantiebedingungen unter Punkt 8), muss das defekte Ventil zum Verkaufshändler gebracht werden. **Sie erhalten ein neues Ventil.**
- Den Ventilschaft mit Silikon oder Seifenlauge schmieren, um diesen leichter wieder einzubauen.

3.2 Ruderausrüstung

Das Boot ist mit zwei Rudern oder Paddeln ausgestattet.
Die Ruder können in vier Teile zerlegt werden, um den Transport zu erleichtern.
Die Ruder müssen in den Riemendollen gesichert werden.

3.3 Sitze und Sitzbänke

Für erhöhten Komfort während der Fahrt kann eine optionale aufblasbare Sitzrolle als Sitzbank/Sitz verwendet werden.
Wenn Ihr Boot mit einem separaten Sitz und Sitzgurtband an den Schläuchen ausgestattet ist, können Sie die Sitzbank wie in der folgenden Zeichnung dargestellt einbauen.


Dieses Teil ist am Boot angeklebt.
Dieses Teil ist an der Rückseite des Sitzes befestigt.
Sitzgurtband zum Anbringen der Sitze im Boot.

Der Sitz muss eingebaut sein, bevor das Boot vollständig aufgepumpt wird.

3.4 Aufpumpen des Schlauchs

Zur Gewährleistung einer langen Lebensdauer Ihres Bootes ist es besonders wichtig, dass dieses ordnungsgemäß aufgepumpt und entleert wird.

Zum Aufpumpen das Boot auf dem Boden ausrollen. Alle scharfen Gegenstände von der ebenen Fläche, wo das Boot montiert wird, entfernen.

- Prüfen, ob alle Teile vorhanden sind, wenn das Boot ausgepackt ist.
- Sicherstellen, dass die Ventile geschlossen sind. Hierzu einen Finger in das Ventil stecken, den kleinen grauen oder roten Knopf eindrücken und um einen Hub nach rechts drehen.
- Wenn der Knopf etwas nach oben springt, kann Luft in das Boot eindringen.
- (Der Knopf muss nach links gedreht werden, um die Luft aus dem Boot abzulassen!)
- Die mitgelieferte Pumpe auspacken. Die Düse, das Endstück auf das Ventil aufschieben und nach rechts drehen. Die Pumpe wird am Ventil festgezogen.
- So viel Luft in das Boot pumpen, dass es Form annimmt.

Alle Kammern müssen gleichmäßig aufgepumpt werden, um Schäden an den Trennwänden zu vermeiden, die die einzelnen Kammern voneinander trennen.

3.4.1 Reihenfolge beim Aufpumpen des Schlauchs:

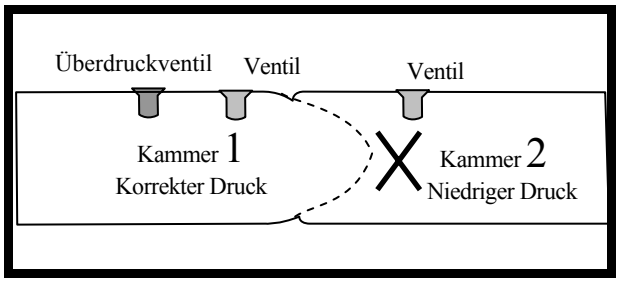
Das Boot in der folgenden Reihenfolge aufpumpen, sofern nichts anderes auf dem Etikett neben den Ventilen angegeben ist:

1. vordere Kammern (sofern zutreffend)
2. seitliche Kammern
3. Bodenkammer (sofern zutreffend)
4. Kielkammer (sofern zutreffend). Die Kielkammer stets zuletzt aufpumpen.

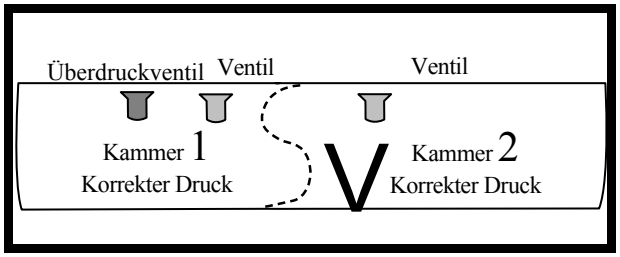
3.4.2 Aufpumpreihenfolge

Schritt **1**: Die rote Kappe vom Überdruckventil abnehmen. Zuerst diese Kammer **mithilfe des Überdruckventils** aufpumpen, dann
Schritt **2**: die restliche(n) Kammer(n). (Siehe Informationen zur Aufpumpreihenfolge neben den Ventilen.)
Die Luftkammern aufpumpen, bis das Boot sich ausbreitet, aber den Schlauch nicht vollständig aufpumpen.

Schritt **3**: Die Kammer mithilfe des Überdruckventils aufpumpen, bis Luft aus dem Ventil austritt,



dann
Schritt **4**: die restlichen Kammern in der richtigen Reihenfolge aufpumpen, bis Luft erneut aus dem Überdruckventil auszutreten beginnt.



Wenn das Boot in der richtigen Reihenfolge aufgepumpt wird, sind die Kammern mit dem vorgeschriebenen Druck gefüllt und **das Material weist keine Verformungen in der Nähe der Trennwände auf.**
Schritt **5**: Die rote Kappe wieder am Überdruckventil anbringen.

Diese Werte auf keinen Fall überschreiten!

Das Boot auf höchstens 0,33 bar = 4.8 PSI = 33 kPa und mindestens auf 0,28 bar = 4.1 PSI = 28 kPa aufpumpen
Den Kiel auf maximal 0,4 bar aufpumpen
Den Hochdruckboden auf maximal 0,8 bar aufpumpen

⚠ Achtung:

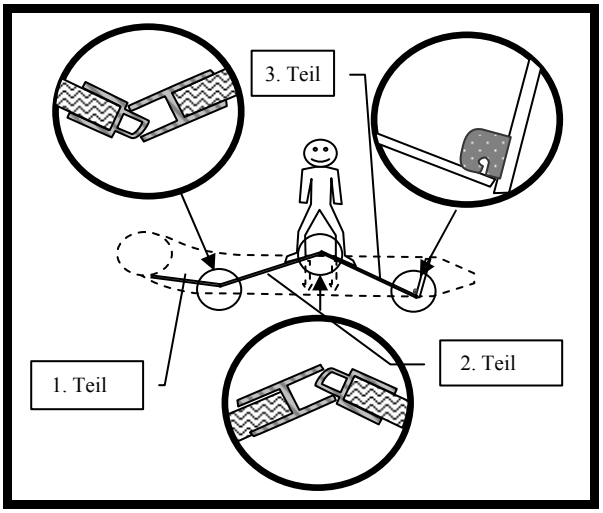
Wenn das Boot mit **zu hohem Druck** aufgepumpt wird, kann dies strukturelle Schäden verursachen. Das Boot möglichst nicht direktem Sonnenlicht aussetzen, **wenn sich das Boot nicht im Wasser befindet.** Ansonsten kann sich die Luft in den Schläuchen so stark erhitzen, dass die Ausdehnung Schäden an Ihrem Boot verursacht (!!! außer bei korrekter Verwendung des Sicherheitsventils).

Das Boot auf keinen Fall mit mechanischen Kompressoren aufpumpen. Die mitgelieferte Pumpe gewährleistet, dass das Boot auf den richtigen Druck aufgepumpt wird.

3.5 Einbau der Bodenplatte

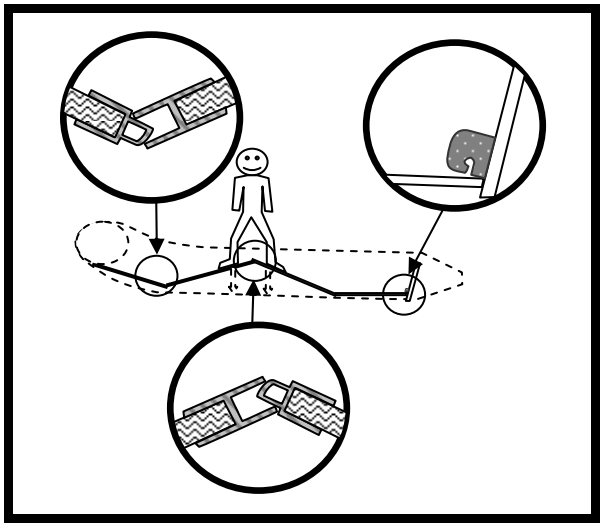
Anleitungen zum Einbau der Bodenplatte bei den LodeStar-Modellen NS und TriMAX Alu:

- Das Boot einschließlich Kielabschnitt aufpumpen (siehe Abschnitt über Aufpumpen).
- Sicherstellen, dass die Schläuche nicht zusammenkleben.
- Das Ventil im Kielabschnitt öffnen und etwa 2/3 der Luft ablassen.
- Den vorderen Teil der Bodenplatte (Bugbrett 1) so weit wie möglich nach vorn im Boot anbringen. Sicherstellen, dass die Öffnung im Boden direkt über dem Ventil im Kielabschnitt positioniert ist.
- Den zweiten Teil im Boot anbringen. Die beiden Teile der Bodenplatte miteinander ausrichten.
- Den dritten und evtl. vierten Teil der Bodenplatte bereitlegen und mit Teil zwei und drei eine „Brücke“ formen.



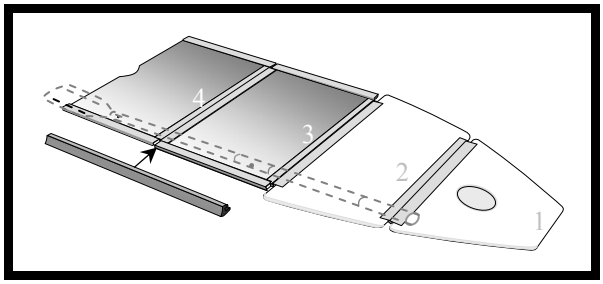
- Die beiden Teile nach unten in das Boot drücken.
- Den Kiel etwa 5-10 Pumpenhübe aufpumpen. Die Bodenplatten müssen eben liegen.
- Die Seitenschläuche des Bootes vollständig entleeren und die Aluminiumstringer einbauen (nicht beim Modell NS 230).

Wenn mehr als drei Bodenplatten vorhanden sind, die Brücke mit der zweiten und dritten Bodenplatte bilden, vom Spiegel aus gesehen.
Die Bodenplatten sind vom Bug ausgehend nummeriert.



Einbau der Aluminiumstringer

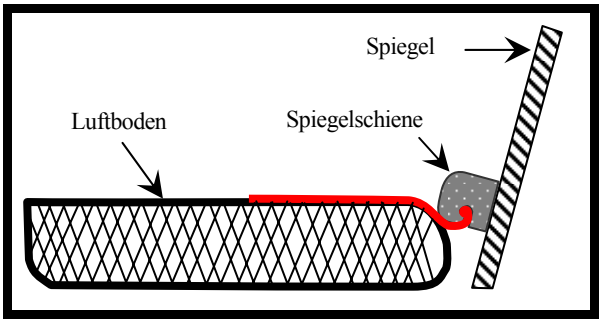
Nach dem Einbau der Bodenplatten die Stringer in den Seiten des Bodens anbringen.



Es wird empfohlen, ein Ruder (Paddel) unter dem Boden des Bootes zu positionieren, um den Einbau der Stringer zu erleichtern.
Dadurch werden die PVC-Bodenplatten angehoben und die Stringer lassen sich leichter in den Seiten des Bodens anbringen.

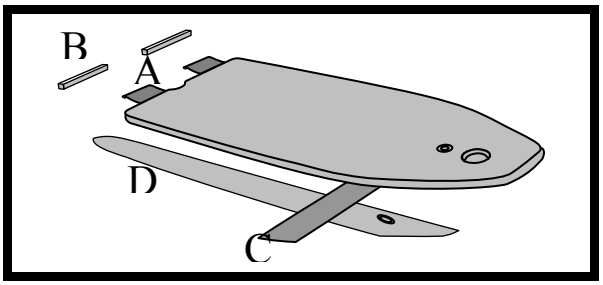
3.6 Aufblasbare Hochdruck-Bodenplatte

Wenn das Luftdeck vollständig aufgepumpt wird, schiebt es sich von selbst unter den Schlauch und verbleibt sicher in dieser Position. Am Heck des Bootes sind zwei Spiegelschienen am Spiegel befestigt. Um den Boden am Spiegel zu befestigen, müssen die Klappen, die am hinteren Ende des Bodens befestigt sind, durch die Schiene geschoben werden (siehe unten).



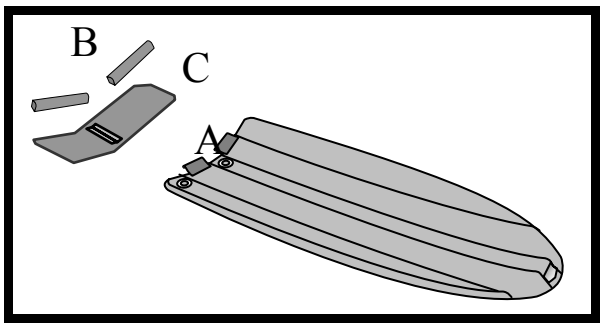
☝ LodeStar-Modelle werden mit zwei verschiedenen Arten von aufblasbaren Bodenplatten geliefert.

Typ 1: NSA-Modelle. Dies ist eine flache aufblasbare Bodenplatte mit einem separaten aufblasbaren Kiel und einer Druckplatte:



1. Die Klappen A am Heckende des Bodens in die Spiegelschiene B einführen.
2. Die Druckplatte C an der vordersten Stelle der backbord- und steuerbordseitigen Schläuche anbringen. Die Druckplatte muss unter dem Luftboden und über dem Kiel D an der verstärkten Stelle an der Innenseite am vorderen Ende der Schläuche angebracht werden.
3. Den entleerten Luftboden D unten im aufgepumpten Boot anbringen (den Kiel NICHT aufpumpen). Sicherstellen, dass sich die Öffnung direkt über dem Kielventil befindet.
   - Die aufblasbare Bodenplatte mit ca. 50 % des empfohlenen Luftdrucks aufpumpen.
   - Die Seiten der Bodenplatte so weit wie möglich unter die Schläuche schieben.
4. Den Luftboden auf mindestens 700 mb, maximal 825 mb aufpumpen.
   Die doppelt-wirkende LodeStar-Pumpe (e) wird zum Aufpumpen des Luftbodens empfohlen. KEINE Druckluftquelle verwenden, es sei denn, diese ist mit einem Druckregler ausgestattet, der auf 825 mb eingestellt ist.
5. Den Kiel aufpumpen.
6. Die Ventile schließen. Hierzu die Kappen oben auf dem Ventil anbringen und nach rechts drehen.

Typ 2: 3D-V-Modelle. Diese sind mit einer aufblasbaren Bodenplatte mit integrierter Kielfunktion und Druckplatte ausgestattet:



1. Die klappbare Druckplatte C im Heck des Bootes anbringen und in Richtung Spiegel schieben.
2. Die Klappen A am Heckende des Bodens in die Spiegelschiene B einführen.
3. Das Boot mit ca. 25 % des empfohlenen Luftdrucks aufpumpen.
4. Den zu ca. 25 % aufgepumpten 3D-V-Boden unten im Boot anbringen.
   Sicherstellen, dass der Boden-/Kielabschnitt sich in der Mitte des Bootes befindet.
   Die Seiten der Bodenplatte so weit wie möglich unter die Schläuche schieben.
5. Das gesamte Boot vollständig aufpumpen (siehe Abschnitt 3.4 bzgl. der Anweisungen zum Aufpumpen des gesamten Bootes).
6. Danach die integrierte aufblasbare Bodenplatte aufpumpen.

3.7 Ruderausrüstung

LodeStar-Boote sind in Standardausführung oder mit Paddeln oder mit Rudern, Riemendollen und einem Rudersitz lieferbar.

- Sicherstellen, dass der Sitz ordnungsgemäß installiert ist (siehe unter 3.3).
- Die Ruder über den Bolzen in der Riemendolle anbringen, um die Ruder in den Riemendollen zu sichern.
- Die Kappe an der Riemendolle anbringen, um zu verhindern, dass die Ruder verloren gehen.
- Wenn die Ruder nicht verwendet werden, müssen sie in den Klemmen an der Seite des Bootes gesichert werden.

☝ Vor dem Betrieb des Bootes mit Rudern oder einem kleine Außenborder müssen die jeweiligen Fahrtbedingungen vor Ort in Betracht gezogen werden. Das Boot ist u. U. nicht stark genug, um Strömungen in Prielen, offener See, kleinen Kanälen oder Untiefen in Sandbankbereichen zu widerstehen.

3.8 Einbau des Motors

Außenborderantrieb.

⚠ Gefahr

Eine **Übermotorisierung** kann **schwere oder tödliche Verletzungen oder Schäden am Boot** verursachen.

Der Betrieb eines Außenborders, der die Höchstmotorisierung des Bootes überschreitet, kann:
1) Probleme beim Manövrieren verursachen und die Stabilität des Bootes beeinträchtigen
2) Hecklastigkeit des Bootes und somit eine Änderung der Flotationseigenschaften des Bootes verursachen
3) zu einem Bruch des Bootes, besonders im Bereich des Spiegels führen.

Informationen zur maximal zulässigen Motorleistung finden Sie unter 2.1 in dieser Betriebsanleitung.

EINEN NOTSTOPPSCHALTER VERWENDEN. Durch diesen Schalter wir der Motor abgestellt, wenn der Bootsführer aus irgendeinem Grund die Bedienposition verlässt, siehe unter 4.

Montage des Motors:

- Sicherstellen, dass Sie einen sicheren Stand haben.
- Den Motor zum Kippen entriegeln und den Motor am Spiegel montieren.
- Der Motor muss in der Mitte des Spiegels montiert werden, damit er ordnungsgemäß funktioniert.
- Die Halterungen sicher am Heck anschrauben.

Anordnung des Außenbordmotors

Der Außenbordmotor muss so installiert werden, dass er in normaler Betriebsposition senkrecht im Wasser steht.
Dies bedeutet, dass die „Kavitationsplatte“ an der unteren Seite des Außenbordmotors horizontal im Wasser liegt, wenn sich das Boot in normaler Betriebsposition befindet.

Starten des Motors

- Das Boot ins Wasser ziehen.
- Den Motor in die untere Betriebsposition bringen.
- Auf einen sicheren Stand achten und den Motor starten.
- Beim Rückwärtsfahren keine hohen.
- Geschwindigkeiten verwenden, da sonst Wasser über den Spiegel in das Boot eindringen kann.

Bevor das Boot ins Wasser gelassen wird: Sicherstellen, dass der Wasserstopfen im Spiegel angebracht ist.

3.9 Ablassen der Luft

Allgemeine Informationen:

HINWEIS: Das Boot muss sauber und trocken sein, bevor es für die Einlagerung aufgerollt wird.
Sand und Schmutz von der Bootshaut entfernen.

Beim Ablassen der Luft aus dem Boot nicht jeweils eine Kammer vollständig entleeren.
Die Luft gleichmäßig aus allen Kammern ablassen; dies verhindert die Beschädigung der Trennwände im Boot.

Ablassen der Luft aus dem Boot:

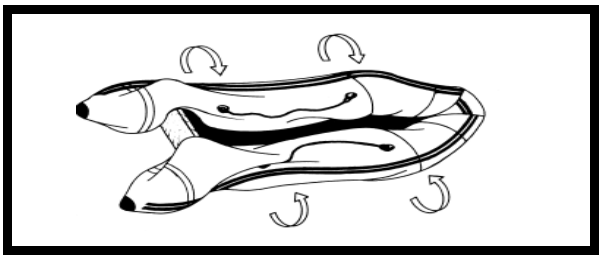
- Das Boot auf dem Boden ablegen.
- Einen Finger in das Ventil stecken und nach rechts drehen (siehe unter „Ventile“ im Abschnitt über die Verwendung der Ventile unter 5.2).
- Etwas Luft aus allen Kammern ablassen.
- Sicherstellen, dass der innere Teil des Ventils geöffnet bleibt (damit die Luft beim Zusammenfalten weiter entweichen kann).
- Gleichmäßig auf das ganze Boot drücken, um so viel Luft wie möglich abzulassen.

Wenn Sie die Luft aus Ihrem LodeStar-Boot ablassen und das Boot lagern, können Sie die aufblasbare Bodenplatte eingebaut lassen, die Luft muss jedoch aus der Bodenplatte abgelassen werden. Dann das Boot zusammenfalten.

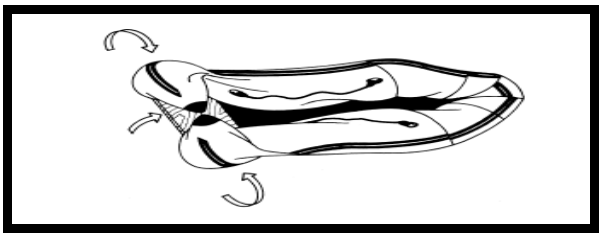
3.10 Zusammenfalten des Bootes

- Das Boot auf dem Boden ablegen.
- Sofern vorhanden die PVC-Bodenplatten entfernen.

- Das Boot zur Mitte zusammenfalten, so dass das gesamte Boot so breit wie der Spiegel ist.



- Die Kegel am hinteren Ende der Seitenkammern zur Mitte des Spiegels bringen.



- Den Spiegel nach vorn rollen. Dies trägt dazu bei, die Luft abzulassen. Sicherstellen, dass alle Ventile geöffnet sind.
- Wenn das Boot so zusammengefaltet wird, passt es zum Transport in die mitgelieferte Tasche (Sack).

☝ Wenn Sie die Ruder lieber im gleichen Paket /Sack wie das Boot aufbewahren möchten, müssen Sie darauf achten, dass die Ruder das Paket / den Sack nicht beschädigen. Die runden Teile der Ruder zuerst in den Sack schieben.

3.11 Transport

3.11.1 Anheben des Bootes aus dem Wasser

Sicherstellen, dass sich keine scharfen Teile an der Stelle befinden, an der Sie das Boot aus dem Wasser heben möchten.
Die Handgriffe zum Anheben des Bootes verwenden, nicht die Seile.

3.11.2 Abschleppen des Bootes

☝ Wird das Boot von einem anderen Boot in Schlepp genommen, muss das Schlauchboot leer sein. Den Außenborder, Kraftstofftank und die Ausrüstung aus dem Boot entfernen.

⚠ Vorsicht

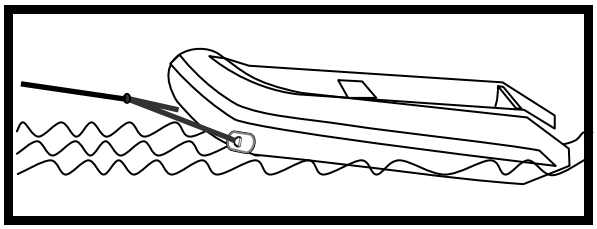
- Beim Abschleppen dürfen sich keine Personen an Bord des abgeschleppten Bootes befinden.
- Die Schleppleine häufig untersuchen.
- Den Zustand des abgeschleppten Bootes regelmäßig überprüfen und darauf achten, dass es kein Wasser aufnimmt.

3.11.2.1 Abschleppen eines Schlauchbootes

☝ **WICHTIG:** Der Bugringgriff darf nicht zum Abschleppen, Ankern oder Vertäuen des Bootes verwendet werden.

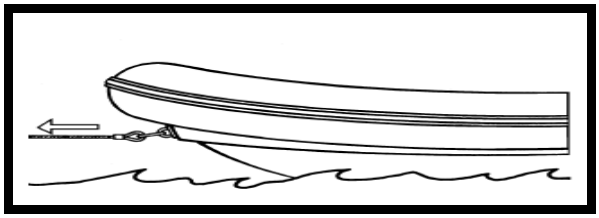
Zum Abschleppen die entsprechenden steuer- und backbordseitigen Stellen am Boot verwenden.
Wenn das Boot auf diese Weise abgeschleppt wird, ist das Boot stabil und sicher hinter dem abschleppenden Boot und dies trägt dazu bei, Beschädigung des LodeStar-Bootes zu vermeiden.

Die Schleppleinen wie folgt befestigen:



Die Leine zwischen den Zugösen so anbringen, dass sie wie ein Zügel geformt sind. Eine Schleppleine an diesem Zügel anbringen und das Boot mit niedriger Geschwindigkeit abschleppen.

3.11.2.2 Abschleppen eines starren Schlauchbootes

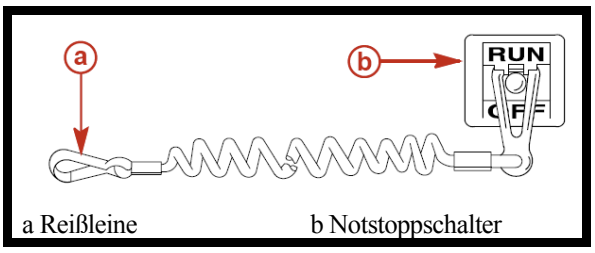


4. Hinweise über Sicherheit und Betrieb

4.0 Wichtiger Sicherheitshinweis.

☝ Diese Hinweise unbedingt lesen:

Notstoppschalter mit Reißleine.
Der Notstoppschalter mit Reißleine soll den Motor ausschalten, wenn sich der Betriebsführer so weit von seiner Position entfernt (wie z. B. bei einem Sturz), dass der Schalter ausgelöst wird.
Außenborder mit Ruderpinne und einige Fernschaltungen sind mit einem solchen Notstoppschalter ausgestattet. Ein Notstoppschalter kann nachträglich eingebaut werden – normalerweise auf dem Armaturenbrett oder seitlich an der Bootsführerposition.
Die Reißleine ist normalerweise gestreckt 122 bis 152 cm (4 bis 5 ft.) lang und ist an einem Ende mit einem Element versehen, das in den Schalter gesteckt wird, und am anderen Ende mit einem Schnappverschluss, der am Bootsführer befestigt wird. Die Reißleine ist aufgerollt, damit sie im Ruhezustand so kurz wie möglich ist und sich nicht leicht in umliegenden Objekten verfängt. Die gestreckte Gesamtlänge verhindert das unbeabsichtigte Auslösen des Schalters, falls der Bootsführer sich etwas von seiner Position entfernt. Wird eine kürzere Reißleine erwünscht, kann sie um das Handgelenk oder Bein des Bootsführers gewickelt oder mit einem Knoten versehen werden.



a Reißleine b Notstoppschalter

☝ Der Notstoppschalter soll den Motor abstellen, wenn sich der Bootsführer so weit von seiner Bedienposition entfernt, dass der Schalter ausgelöst wird. Dies tritt z. B. ein, wenn er versehentlich über Bord stürzt oder sich im Boot weit genug von seiner Bedienposition entfernt. Stürze über Bord kommen häufiger in bestimmten Bootstypen vor, wie zum Beispiel Schlauchbooten mit niedrigem Freibord, Bass-Booten, Hochleistungsbooten sowie leichten, empfindlich zu handhabenden Fischereibooten. Solche Stürze sind häufig auch die Ursache eines schlechten Fahrverhaltens, wie zum Beispiel Sitzen auf der Sitzlehne oder dem Schandeck bei Gleitfahrt, Stehen bei Gleitfahrt, Sitzen auf erhöhten Fischereibootdecks, Betrieb mit Gleitfahrt in seichten oder hindernisreichen Gewässern, Loslassen eines (einer) einseitig ziehenden Lenkrads oder Ruderpinne, Konsum von Alkohol oder Drogen oder riskante Bootsmanöver mit hoher Geschwindigkeit.

Bei Aktivierung des Notstoppschalters wird der Motor zwar sofort abgestellt, das Boot gleitet allerdings je nach Geschwindigkeit und Wendungsgrad noch ein Stück weiter. Es wird jedoch keinen vollen Wendekreis mehr ausführen. Während das Boot weitergleitet, kann es Personen, die sich im Fahrweg des Bootes befinden, genauso schwere Verletzungen zufügen als stünde es noch unter Motorantrieb.

Wir empfehlen dringendst, dass andere Bootsinsassen mit den korrekten Start- und Betriebsverfahren vertraut gemacht werden, damit sie das Boot in einem Notfall betreiben können (falls der Bootsführer beispielsweise unbeabsichtigt aus dem Boot geschleudert wird).

⚠ Vorsicht

Sollte der Bootsführer über Bord gehen, kann das Risiko einer schweren oder tödlichen Verletzung durch das Boot stark reduziert werden, wenn der Motor sofort abgestellt wird. Die Reißleine stets an den Notstoppschalter anschließen und am Bootsführer befestigen.

☝ Der Schalter kann während der normalen Fahrt auch unbeabsichtigt aktiviert werden. Dadurch könnten sich die folgenden gefährlichen Situationen ergeben:

- Insassen könnten aufgrund des unerwarteten Verlusts des Vorwärtsdralls nach vorne geschleudert werden. Dieses Risiko ist besonders hoch für Personen, die sich vorne im Boot befinden und die über den Bug aus dem Boot geschleudert und vom Getriebe oder Propeller getroffen werden könnten.
- Verlust des Antriebs und der Lenkbarkeit bei schwerem Seegang, starker Strömung oder starkem Wind.
- Verlust der Kontrolle beim Andocken.

⚠ Vorsicht

Schwere oder tödliche Verletzungen durch die bei einem versehentlichen oder unerwarteten Auslösen des Notstoppschalters entstehende Verzögerungskraft vermeiden. Der Bootsführer sollte seine Bedienposition auf keinen Fall verlassen, ohne zuvor die Reißleine zu lösen.

4.1 Prüfliste vor der Inbetriebnahme

- Den Luftdruck in den Luftkammern prüfen.
- Den Stopfen aus dem selbstlenzenden Bodenablass entfernen.
- Sämtliche Verstopfungen aus dem selbstlenzenden Bodenablass entfernen.
- Den Außenborder auf sichere Montage am Spiegel prüfen.
- Den Kraftstoffstand prüfen und die Reichweite pro Füllstand ermitteln.
- Sicherstellen, dass der Notstoppschalter für den Außenbordmotor ordnungsgemäß funktioniert.
- Sicherstellen, dass das Boot nicht überladen ist. Die maximale Anzahl der zugelassenen Passagiere und die Nutzlast nicht überschreiten. Auf die Nutzlastplakette achten.
- Sicherstellen, dass für jede Person an Bord eine zugelassene Schwimmweste der richtigen Größe vorhanden und diese leicht greifbar ist.
- Sicherstellen, dass sich die Paddel im Boot befinden, falls Störungen mit dem Motor auftreten sollten.
- Der Bootsführer kennt die Verfahren für sichere Navigation, sicheres Bootfahren und sicheren Betrieb des Außenborders.
- Ein Rettungsring oder ein Rettungskissen, der/das einer Person im Wasser zugeworfen werden kann.
- Passagiere und Ladung gleichmäßig im Boot verteilen. Alle Personen müssen auf dafür vorgesehenen Sitzplätzen oder auf dem Boden sitzen.
- Zumindest einen Passagier in den Grundbegriffen der Handhabung des Bootes und dem Starten und Betrieb des Außenbordmotors unterweisen, falls der Bootsführer das Boot nicht bedienen kann oder über Bord fällt.
- Vor der Fahrt jemanden über das Ziel der Fahrt und den voraussichtlichen Zeitpunkt der Rückkehr informieren.
- Keinen Alkohol bzw. keine Drogen konsumieren. Drogen oder Alkohol am Steuer sind verboten.
- Die Gewässer und das Gebiet kennen. Gezeiten, Strömungen, Sandbänke, Felsen und anderer Gefahren kennen.

4.2 Stabilität und Auftrieb

4.2.1 Verteilung der Personen und des Gepäcks

Für einen sicheren Betrieb wird empfohlen, dass die Passagiere sofern möglich in der Mitte des Bootes sitzen. Die Anordnung der Mitfahrer hat direkten Einfluss auf die Stabilität des Bootes. Es ist möglich, auf den Seiten des Bootes zu sitzen, sofern auf der anderen Seite ebenfalls jemand sitzt.

4.2.2 Rudern

Die Anordnung der Ruder an diesem LodeStar-Boot gewährleistet eine bequeme Stellung beim Rudern. Die mitgelieferte Bank verwenden, um das Rudern so angenehm wie möglich zu machen.

4.2.3 Betrieb mit dem Motor

Die Unterseite Ihres LodeStar-Bootes ist V-förmig konstruiert (mit Ausnahme des Quickroller-Modells). Dies verbessert die Fahreigenschaften, besonders beim Betrieb mit einem Außenbordmotor.
Es ist möglich, das LodeStar-Boot in totaler Gleitfahrt zu betreiben.

⚠ Achtung:

Beim Fahren mit hohen Geschwindigkeiten oder bei Gleitfahrt: abrupte Wendungen und hohe Wellen vermeiden, da diese die Passagiere gefährden können.
Sicherstellen, dass sich alle Personen an den Sicherheitsleinen festhalten.
Bei Wellengang die Geschwindigkeit für Komfort und Sicherheit reduzieren.
Kleine Kinder müssen **IM** Boot sitzen.
Stets eine Schwimmweste tragen!

☝ Springen über Wellen und Kielwasser:

Die Fahrt über Wellen und Kielwasser gehört zum Bootsfahren dazu. Wenn dieses jedoch mit einer solchen Geschwindigkeit getan wird, dass der Rumpf teilweise oder ganz aus dem Wasser springt, entstehen bestimmte Risiken, besonders beim Wiedereintritt des Bootes ins Wasser.

⚠ Vorsicht

Bei Sprüngen über Wellen oder Kielwasser können Passagiere beim Aufschlagen des Bootes stürzen oder über Bord geschleudert werden und schwere oder tödliche Verletzungen erleiden. Das Springen über Wellen oder Kielwasser möglichst vermeiden. Alle Insassen darauf hinweisen, dass sie sich im Falle eines Sprungs über eine Welle oder Kielwasser möglichst niedrig halten und sich an den Handgriffen am Boot festhalten sollen.

☝ Die größte Gefahr liegt darin, dass das Boot im Sprung die Richtung ändern kann. In diesem Fall kann das Boot bei der Landung scharf eine neue Richtung einschlagen. Durch einen solchen scharfen Richtungswechsel können Insassen von ihren Sitzen oder über Bord geschleudert werden.

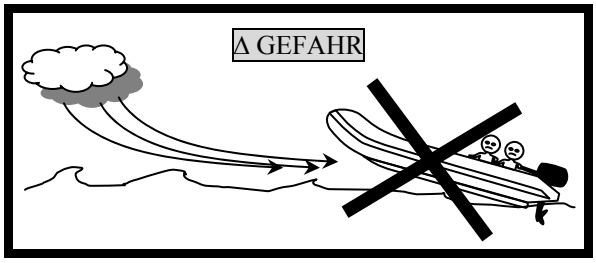
☝ Das Springen über eine Welle oder Kielwasser stellt ein weiteres gefährliches Risiko dar, das weitaus weniger bekannt ist. Falls der Bug sich in der Luft zu weit nach unten neigt, kann er beim Landen kurz unter die Wasseroberfläche tauchen. Hierdurch stoppt das Boot sofort fast vollständig, wodurch die Insassen nach vorne geschleudert werden können.
Das Boot kann außerdem scharf nach einer Seite lenken.

☝ Beim Beschleunigen kann sich der Bug nach oben bewegen. Dies kann die Sicht des Bootsführers kurzzeitig beeinträchtigen. Das Boot geht zur Gleitfahrt über und kehrt wieder in die ebene Position zurück, wenn die Geschwindigkeit erhöht wird.

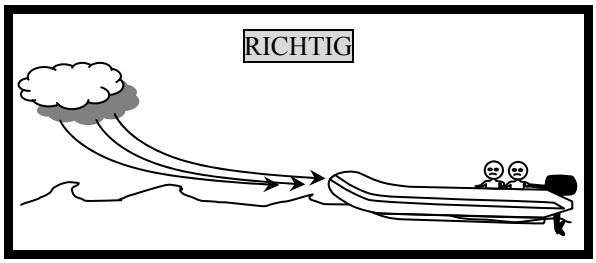
- Wenn Sie mit dem Boot gegen den Wind fahren, kann ein nach oben gerichteter Bug dazu führen, dass der Wind das Boot vorn anhebt.

☝ **ALLEINFAHRT.** Wenn das Boot ohne andere Passagiere betrieben wird, darf der Bootsführer NICHT auf den Schläuchen oder auf dem Sitz sitzen. Das Gewicht muss so weit wie möglich nach vorn und in der Mitte gehalten werden.

☝ Keine schweren Gegenstände in der Nähe des Spiegels anordnen.
SCHNELLES BESCHLEUNIGEN vermeiden, um das Risiko eines Überschlagens nach hinten zu verhindern.



☝ Wind und Wellen können für das Schlauchboot äußerst gefährlich sein. Das Boot kann sich leicht überschlagen, wenn die Ladung im Boot nicht gut im Bug verteilt ist und Wind und Strömung gegen den Bug wirken. Besonders die TriMAX-Modelle müssen bei Gegenwind und Wellengang vorsichtig gefahren werden.



☝ Die Verteilung der Ladung und das Gewicht halten den Bug zur Gewährleistung der Sicherheit auf dem Wasser.

☝ Die Antikavitationsplatte am Motor sollte sich ca. 20 mm unter der Unterkante des Spiegels befinden.

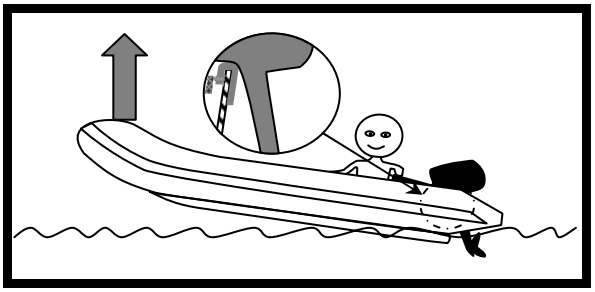
- Wenn Ihr Außenbordmotor zu hoch am Spiegel montiert ist, kommt es zur übermäßigen Kavitation (Luftblasen und Schlupf am Propeller).
- Wenn der Außenbordmotor zu niedrig am Spiegel montiert ist, verursacht dies einen Widerstand und Wasser wird in das Boot gespritzt.

Beides führt zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit. Deshalb sollten Sie die ideale Position herausfinden, bevor Sie den Motor fest am Spiegel montieren (beim Motorhersteller nachfragen).

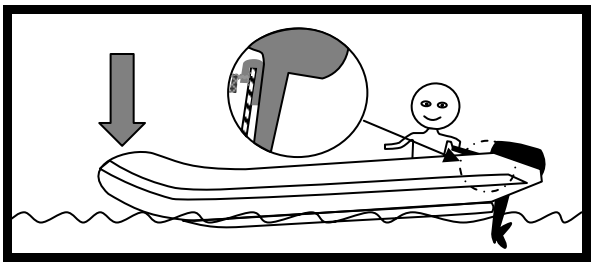
☝ Es wird empfohlen, das Boot bei allen Fahrgeschwindigkeiten EBEN zu halten. Der Bug sollte nicht nach OBEN und nicht nach UNTEN zum Wasser zeigen.

- Die Verteilung des Gewichts der Mitfahrer so wählen, dass das Boot eben liegt.
- Motorwinkel einstellen (siehe unten)

☝ **AUF FOLGENDES ACHTEN:**



- Wenn der Außenbordmotor zu weit vom Spiegel weg angewinkelt ist, wird das Boot mit angehobenem Bug gefahren. Dies ist sowohl sehr gefährlich als auch unwirtschaftlich.



- Wenn der Außenbordmotor zu eng am Spiegel angewinkelt ist, wird der Bug zu tief ins Wasser getrieben, was zu einem Verlust der Fahrgeschwindigkeit und/oder Kavitation führt.

☝ 1. Die Motorbefestigungsschrauben regelmäßig prüfen. Eine lose Motorverschraubung führt zu sprunghaftem Motorbetrieb und kann sogar zum Verlust des Motors über Bord führen.
2. Die Betriebsanleitung des Motors vor der Inbetriebnahme sorgfältig lesen.
3. Prüfen, dass die Ladung an Bord nicht an der Bootshaut scheuert oder sie durchsticht.

☝ **Wenden des Bootes**

Bei scharfen Wendungen die Fahrgeschwindigkeit reduzieren. Das Boot neigt sich beträchtlich zur Innenseite des Wendekreises.

4.3 Gefahren

☝ **Wasserrisiken**

1. Wracks, Riffe, felsige Ufer, Sandbänke und Untiefen sind zu vermeiden oder mit Vorsicht zu befahren.
2. Vor der Fahrt in unbekannten Gewässern Informationen über die örtlichen Wasserbedingungen einholen.
3. AUF ABLANDIGE WINDE UND STRÖMUNGEN ACHTEN.

☝ **Luftkammerdefekt**

Ihr LodeStar-Boot ist mit mehr als einer Luftkammer ausgestattet. Aus diesem Grund behält das Boot seinen Auftrieb mindestens zu 50 % bei, wenn eine Luftkammer durchstochen wird und Luft austritt. Das Gewicht auf die andere Seite verlagern. Die undichte Kammer sofern erforderlich abdichten (durch Abbinden oder Hochhalten) und sofort Kurs in Richtung Land oder Mutterschiff aufnehmen (je nachdem, was näher liegt).
Dabei jedoch besonders auf Untiefen oder Riffe achten, da diese Kratzer am Boot verursachen und zu weiteren Schäden führen können.

☝ **Anlanden**

Das Boot NICHT unter Motorkraft an den Strand setzen, über Felsen, Sand, Kies oder Uferbepflasterung ziehen, da hierdurch die Bootshaut beschädigt werden kann.

☝ **Davits**

Wenn das Boot an Davits aufgehängt wird, muss der Ablassstopfen entfernt werden, damit sich kein Wasser im Boot ansammelt.

☝ **Ablassstopfen (RIB-Modelle)**

Das starre Schlauchboot ist mit einem Ablassstopfen im Rumpf/Hohlraum ausgestattet. Beide müssen installiert sein, wenn das Boot ins Wasser ausgesetzt wird. Der Rumpfhohlraumstopfen muss regelmäßig entfernt werden, damit Wasserkondensatbildung im Innenrumpf verhindert wird. Der Deckablassstopfen sollte nur entfernt werden, wenn das Boot in Vorwärtsfahrtrichtung betrieben wird oder wenn das Boot auf dem Trockenen an Davits oder auf Bootslagerregalen gelagert wird, die Regen und Wasser ausgesetzt sind.

☝ **Sonnenlicht**

Das Boot sollte nicht über einen längeren Zeitraum dem Sonnenlicht ausgesetzt werden. Die Änderung des Luftdrucks in den Schläuchen kann das Boot beschädigen.
Eine übermäßige Sonneneinwirkung (ultraviolette Strahlen) über einen längeren Zeitraum kann die Alterung des Materials beschleunigen.
Das Boot vor direkter Sonnenbestrahlung schützen und abdecken, wenn es längere Zeit aus dem Wasser genommen wird.

☝ **Rauchen**

Rauchen, vor allem beim Auftanken des Bootes, vermeiden.

☝ Tragbare Kraftstofftanks sollten auf einen gepolsterten Sockel gesetzt und sicher mit einem Gurt am Boot befestigt werden, um Stöße und das Risiko der Beschädigung während der Fahrt zu vermeiden.
- Beim Auftanken stets die nachstehenden Empfehlungen beachten:
- Tragbare Tanks nach Möglichkeit zum Tanken aus dem Boot nehmen.
- Die Tanks in einem freien Bereich füllen, entfernt von Wärmequellen, Funken oder Flammen.
- Die Tanks nicht bis zum Rand füllen. Der Kraftstoff dehnt sich bei zunehmender Temperatur aus, wodurch der Kraftstoff überlaufen oder der Tank sogar bersten kann.

☝ **Betrieb in Höhenlagen**

Der normale volle Luftdruck in den Schläuchen beträgt 330 mbar. Wenn das Boot in Meeresspiegel-Höhenlage (niedrige Höhenlage) aufgepumpt und dann in höhere Höhenlagen transportiert wurde (beispielsweise für den Betrieb in einem Bergsee), muss der Druck in den Höhenlagen reduziert werden, um einen Überdruck zu vermeiden.

☝ **Schwimmen**

⚠ Gefahr

Den Propeller des Außenbordmotors ausschalten, wenn andere Personen in der Nähe des Bootes schwimmen. Der Propeller stellt eine besondere Gefahr für Personen und Gegenstände im Wasser dar.

Den Außenbordmotor sofort abstellen, wenn Schwimmer in der Nähe des Bootes bemerkt werden.

5. Wartung

5.0 Allgemeine Wartung

Reinigungsmittel.
Haushaltsreiniger sind nur sparsam zu verwenden und dürfen nicht in die Gewässer abgelassen werden. Reinigungsmittel auf keinen Fall mischen und in geschlossenen Räumen für ausreichende Belüftung sorgen. KEINE scharfen Reinigungs-, Lösungsmittel oder Produkte verwenden, die Phosphate, Chlor, Lösungsmittel enthalten oder Produkte, die nicht biologisch abbaubar sind oder Produkte auf Ölbasis. Reiniger auf Zitrusbasis sind hervorragend für Reinigungsarbeiten an Booten geeignet und sicher für Sie und die Umwelt. Ihr LodeStar-Boot lässt sich am besten mit Wasser und normaler Seife reinigen.

Farben.
Wenn Ihr Boot in Gewässern betrieben wird, in denen Bewuchs ein Problem ist, kann die Verwendung von Antifoulingfarbe die Bewuchsrate verzögern. Umweltschutzgesetze zu Farben beachten. Informationen sind bei Ihren örtlichen Wasserschutzbehörden erhältlich.

☝

WICHTIG: AUF KEINEN FALL Wachse oder Reinigungsmittel auf der Bootshaut VERWENDEN, die Alkohol oder Kohlenwasserstoffe enthalten. Die Produkte trocknen die Haut vorzeitig aus oder können diese beschädigen.

5.1 Reparaturen

⚠ Vorsicht

Schwere oder tödliche Verletzungen durch Brand, Explosionen oder Vergiftung verhindern. Die zum Reparieren der Schlauchboote verwendeten Klebstoffe und Lösungsmittel sind giftig und sehr leicht entflammbar. Als Sicherheitsmaßnahme diese Arbeiten stets im Freien ausführen oder in Bereichen, die gut belüftet sind und offene Flammen, Funken oder Geräte mit Zündflammen fern halten. Das Einatmen von Dämpfen oder Hautkontakt kann gesundheitsschädlich sein. Die Dämpfe nicht einatmen und Kontakt mit Haut und Augen vermeiden. Hierzu eine Kohlefilter-Atemschutzmaske und Schutzausrüstung tragen, um freiliegende Körperteile zu schützen.

5.1.1 Kleine Reparaturen

Bei Schäden an Ihrem LodeStar-Boot empfehlen wir, den LodeStar-Händler bzgl. der Reparaturen aufzusuchen.
Bei kleinen Löchern können Sie das im Reparaturkit mitgelieferte Material verwenden.
Bei größeren Bereichen – oder wenn der Flicken eine Naht überlappt – sollte der Schaden durch einen professionellen Reparaturmechaniker in einer Schlauchboot-Reparaturwerkstatt behoben werden. Ihr LodeStar-Händler kann Ihnen bei der Suche nach der nächsten Reparaturwerkstatt behilflich sein.
Für beste Resultate beim Kleben sollte die relative Luftfeuchtigkeit weniger als 60 % betragen, die Temperatur sollte zwischen 18 °C und 25 °C (65 °F und 77 °F) liegen. Solche Reparaturen nicht in direktem Sonnenlicht ausführen.

Im Allgemeinen sollte wie folgt verfahren werden:

- Einen Flicken ausschneiden, der groß genug ist, um den beschädigten Bereich auf allen Seiten um 30 mm zu überlappen.
- Den überlappenden Flicken auf dem beschädigten Bereich zentrieren und dem Umriss des Flickens mit einem Bleistift markieren.
- Wenn die Haut Ihres Bootes aus **Hypalon** besteht, müssen Sie den zu reparierenden Bereich am Boot und die Rückseite des Flickens mit Schmirgelpapier polieren/aufrauen.
- (Polieren: Flecken von der Oberfläche um das Luftleck und den Flicken entfernen, indem dieser Bereich gleichmäßig, aber nicht zu tief, mit Schmirgelpapier aufgeraut wird, ohne die Fasern des Materials freizulegen.)
- Den Bereich um die beschädigte Stelle und den Flicken mit einem Lösungsmittel reinigen.
- Zwei dünne Schichten Klebstoff mit einem kurzhaarigen Pinsel kreisförmig auf der Rückseite des Flickens und auf dem zu reparierenden Bereich auf dem Boot auftragen. Die erste Schicht vollständig trocknen lassen (ca. 15 Minuten), bevor die zweite Schicht aufgetragen wird. Die zweite Schicht muss trocknen, bis sie klebrig ist. Dann den Flicken auf dem vorbereiteten Bereich anbringen und fest andrücken. Jegliche Luftblasen, die unter dem Flicken eingeschlossen sind, mit einem glatten Gegenstand entfernen (die Rückseite eines Löffels eignet sich gut). Dabei von der Mitte des Flickens nach außen arbeiten.
- 24 Stunden lang warten, bevor Sie das Boot erneut aufpumpen.

5.1.2 Reparatur eines Luftlecks im Luftdeck

Vorzubereitende Materialien: Seifenwasser, Pinsel, Stift und Ahle (beide mit stumpfer Spitze), PVC-Material (0,45 mm oder 0,7 mm dick), Klebstoff, MEK (Reinigungsmittel), Baumwolltuch (Lappen).

5.1.2.1 Luftleck durch ein Nadelloch

Seifenwasser in den Bereich bürsten, in dem der Schaden vermutet wird, um die blasenbildenden Löcher zu finden. Das Luftdeck um 30 bis 40 % entleeren, um mit der Reparatur zu beginnen.

1.a. **Kleines Nadelloch** – Die Spitze eines Stifts oder einer Ahle in Klebstoff eintauchen und 3- oder 4-mal in das Nadelloch stochern, um es vollständig mit dem feuchten Klebstoff zu füllen. 15 Minuten abwarten, bis der Klebstoff getrocknet ist. Die Luft aus dem Luftdeck ablassen.

1.b. **Große Nadellöcher** – Einen runden Flicken aus PVC-Material zurechtschneiden, der groß genug ist, um das Loch abzudecken.

1.c. Die Rückseite des Flickens und den Bereich um das leckende Loch mit MEK reinigen und den Klebstoff mit einem Pinsel gleichmäßig auf die beiden Oberflächen auftragen (erste Klebstoffschicht). 15 - 20 Minuten lang warten.

1.d. Den Klebstoff erneut mit dem Pinsel auf die beiden Oberflächen auftragen und erneut 15 – 20 Minuten lang warten (zweite Klebstoffschicht).

Den geklebten Flicken anbringen und vorsichtig auf das Loch im Luftdeck drücken. Fest mit einer Druckrolle andrücken oder mit einem stumpfkantigen Metallgegenstand reiben, bis er fest haftet.

1.e. Das reparierte Luftdeck muss mindestens 24 Stunden lang bei 80 % des empfohlenen Luftdrucks aushärten.

5.1.2.2 Luftleck von der Luftdeck-Seitennaht

2.a. Seifenwasser entlang den Nahtstellen bürsten, um das Leck zu finden. Die Spitze einer stumpfen Ahle in Klebstoff eintauchen und mit der Ahle in die Stelle stochern und das Loch aufweiten. Die Luft vollständig aus dem Luftdeck ablassen.

2.b. Das Loch (B), aus dem die Luft austritt, mit MEK oder Toluen und einem Wattestäbchen reinigen und die Innenseite des Schlitzes kleben.

2.c. Nach 15 – 20 Minuten den Klebstoff erneut auf das Loch auftragen und 24 Stunden lang warten.

2.d. Wenn die undichte Stelle zu klein ist, um die Verfahren unter 2.a zu befolgen oder wenn keine stumpfe Ahle zur Verfügung steht, einen rechteckigen Flicken gemäß den Anleitungen unter 1.c und 1.d anfertigen.

5.1.3 Luftleck in der Schlauchkammer durch Schnitt.

A. Luftleck durch gewinkelten Schnitt (L-förmig)

- Die Größe des Schnitts prüfen, um festzustellen, ob Sie mit den Fingern mit einem kleinen Pinsel an der Innenseite arbeiten können. Wenn der Schnitt nicht groß genug ist, um Ihre Finger einzuführen, müssen Sie den Schnitt mit einem Messer vergrößern, bis die Stelle groß genug ist, dass Sie Ihre Finger hindurchschieben können. Einen Flicken aus 0,45 mm dickem verstärktem PVC-Material anfertigen, der groß genug ist, um den gesamten beschädigten Bereich abzudecken.

3.a. Eine Seite des Flickens und ebenso die Innenseite des zu reparierenden Bereichs mit MEK reinigen. Danach mit einem Pinsel Klebstoff auf die beiden Seiten auftragen, die gerade gereinigt wurden.

3.b. 15 bis 20 Minuten lang warten und sicherstellen, dass die erste Schicht Klebstoff trocken ist. Eine zweite Schicht Klebstoff auf die gleichen Bereiche auftragen und weitere 15 bis 20 Minuten lang warten, bis diese trocken sind.

3.c. Den Flicken einführen und unter dem Bereich mit dem Schnitt platzieren. Die entsprechende oben liegende Seite vorsichtig andrücken und dann mit einem Druckwerkzeug fest andrücken, nachdem diese ordnungsgemäß positioniert ist, bis der Flicken sicher haftet.

3.d. Die Luftkammer bis zu 70-80 % des empfohlenen Luftdrucks aufpumpen und Seifenwasser auf den abgedichteten Bereich auftragen, um auf evtl. Luftlecks zu prüfen.

3.e. Wenn keine Luftlecks vorhanden sind, das Seifenwasser vollständig abtrocknen. Danach an der Außenseite des Schnitts einen Flicken anbringen. Einen Flicken der gleichen Größe aus 0,9 mm dickem verstärktem PVC-Material anfertigen (im Reparaturkit enthalten) und die gleichen Verfahren wie unter 1.c und 1.d ausführen.

⚠ Achtung:

Die reparierte Luftkammer muss nach der Reparatur mindestens 24 Stunden lang bei weniger als 80 % des empfohlenen Luftdrucks aushärten. Wenn das Boot vollständig aufgepumpt oder zu früh wieder verwendet wird, kann dies zu einer schlechten Haftung der Flicken führen.

B. Luftleck durch geraden Schnitt oder kleines Loch

- Die Größe des Schnitts oder Lochs ermitteln, um festzustellen, ob Sie durch den Riss mit Ihren Fingern mit einem kleinen Pinsel an der Innenseite arbeiten können. Wenn der Riss nicht groß genug ist, um Ihre Finger einzuführen, müssen Sie den Schnitt mit einem Messer vergrößern, bis die Stelle groß genug ist, dass Sie Ihre Finger hindurchschieben können. Danach einen 20 - 30 mm breiten Streifen aus 0,45 mm dickem PVC-Material herstellen, der etwas länger als der Schnitt ist, so dass die gesamte Schnittstelle vollständig abgedeckt werden kann.
- Das gleiche Verfahren wie unter 3.a bis 3.e beschrieben ausführen. Die Kammer mit weniger als 80 % des empfohlenen Luftdrucks aufpumpen und 24 Stunden lang an einem trockenen Ort aufbewahren.

Bei Problemen können Sie Ihren örtlichen Händler um Rat fragen.

5.2 (Winter-) Lagerung

WICHTIG: Um eine Verfärbung von Bootshaut oder Schläuchen durch Bewuchs oder verunreinigte Gewässer zu vermeiden, das Boot NICHT längere Zeit im Wasser liegen lassen.

1. Nach jedem Betrieb sollten das Boot und alle Teile mit einer milden Seife gewaschen und mit frischem Wasser abgespült werden. Vor der Lagerung im Tragesack alle Teile trocknen lassen. Dies verhindert Stock- oder Schimmelflecken.
2. Alle Holzteile sollten auf Schäden oder Oberflächenverschleiß untersucht werden. Kratzer oder Abnutzungen der Oberfläche können mit einem Bootslack behandelt werden.
3. Um das gute Aussehen des Bootes zu erhalten, ist es an einem kühlen, trockenen Ort aufzubewahren und vor direkter Sonneneinwirkung zu schützen.
4. Als Sonderzubehör ist eine spezielle Persenning erhältlich, mit der das Boot während der Lagerung geschützt werden kann.

5. Wenn Sie das Boot längere Zeit lagern, sollten Sie es nicht in dem mitgelieferten Pack (oder Sack) aufbewahren.
Das Boot ist im Pack zu eng gefaltet, was zu scharfen Falten im Material führt.
Das Boot lose aufrollen oder falten und an einem trockenen Ort aufbewahren.

Um eine Beschädigung des Bootes während der Lagerung zu vermeiden, keine schweren Gegenstände auf das Boot legen.

6. Umwelt

6.1 Ablassen von Schadstoffen

Verhindern, dass Schadstoffe in das Wasser gelangen, das Ihr Boot umgibt. Wenn Sie das Wasser zu Wassersportzwecken nutzen, müssen Sie auch für eine saubere Umgebung sorgen.

6.2 Ablassen und Entsorgen von Abfallprodukten

Abfall sind alle Formen von Müll: Plastik, Recyclingprodukte, Essen, Holz, Waschmittel, Abwasser und für bestimmte Gewässer sogar Fischreste – kurz und gut, fast alles. Sie sollten möglichst alles, was Sie mitnehmen, auch wieder mit zurückbringen, damit der Abfall ordnungsgemäß an Land entsorgt werden kann.
Wenn sich Sanitäranlagen an Bord befinden (z. B. Bootstoilette), sind diese im Jachthafen an einer Pumpstation zu entleeren.
In den meisten Gebieten ist das Ablassen von Abwasser über Bord oder durch einen Ausguss in der Außenhaut verboten.

6.3 Empfohlene Fahrgeschwindigkeiten

Beim Betrieb auf hohe Geschwindigkeiten achten, da diese:

- gefährlich für Sie selbst und andere Personen und Gegenstände sein können, die sich vor Ihnen im Wasser befinden.
- beträchtliche Wellen hinter dem Boot verursachen können, die das Ufer beschädigen.
- unnötigen Lärm verursachen und die anderen Wassersportler belästigen.

6.4 Übermäßige Lärmbelastung

- Unter Lärm fällt nicht nur Motorgeräusch sondern auch lautes Rufen. Für viele Gewässer wurde eine Lärmgrenze festgelegt. Einen Auspuff durch den Spiegel nicht in Küstennähe verwenden. Musik und laute Gespräche können auf dem Wasser weite Entfernungen zurücklegen, besonders nachts.

6.5 Abgasemissionen.

- Erhöhte Abgasemissionen (Kohlenwasserstoffe) verschmutzen unsere Gewässer und unsere Luft. Für optimale Leistung den Motor gut eingestellt und den Bootsrumpf sauber halten. Weitere Informationen sind beim Händler und im Motorhandbuch zu finden.

7. Garantie

BESCHRÄNKTE GARANTIE

(nur Europa, Afrika, Mittlerer Osten, GUS)

I. Wir garantieren, dass alle neuen serienmäßigen LodeStar-Schlauchboote und daran angebrachte Zubehörteile (von hier an als „Produkt“ bezeichnet) frei von Material- und Verarbeitungsfehlern sind, jedoch nur, wenn der Verkauf an einen Verbraucher in einem Land erfolgt, in dem ein Vertrieb durch uns genehmigt wurde.

II. Die Garantie wird erst mit dem Erhalt der ausgefüllten Garantie-Registrierkarte oder digitalen Bestätigung wirksam, die das Produkt durch die registrierte Seriennummer kennzeichnet. Diese Garantie gilt für den nachstehend genannten Zeitraum.

A. Die Rumpfhaut ist durch eine 5-jährige Garantie gegen Risse, Porosität und Verfaulen gedeckt.

B. Der Glasfaserrumpf ist durch eine 2-jährige Garantie gedeckt.

C. Die Rumpfnähte sind durch eine 5-jährige Garantie gegen Abnutzung der Laminatschicht gedeckt.

HINWEIS: Unter Abnutzung der Laminatschicht der Nähte versteht sich eine Trennung der Außenhaut von der Stoffunterlage oder ein Verlust der strukturellen Stärke der Naht. Bei einer Abnutzung der Laminatschicht an nur einer Naht und nicht am gesamten Boot wird diese Naht unter Garantie repariert.

D. Alle anderen Bootsteile, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Komponenten wie Riemendollen, Griffe zum Anheben, Fußpumpen, Boottasche, Spiegelhalter, Spiegel, D-förmige Ringe, Stringer, H-förmige Fittings, Bodenplatten sind durch eine 2-jährige beschränkte Garantie gedeckt.

III. Da diese Garantie sich lediglich auf Material- und Verarbeitungsfehler erstreckt, gilt sie nicht für normalen Verschleiß und Abnutzungen oder für Schäden durch:

A. Nachlässigkeit, mangelnde Wartung, Unfall, abnormalen Betrieb oder unsachgemäße Installation oder Wartung;

B. Verwendung eines Zubehörteils oder Teils, das nicht von uns hergestellt oder verkauft wurde;

C. Teilnahme an oder Vorbereitung auf Rennen oder andere Wettbewerbe;

D. Änderungen oder Abmontieren von Teilen.

IV. Diese Garantie deckt keine Neben- oder Folgekosten oder Ausgaben wie: Kranen, Aussetzen, Abschleppen, Transport und Lagerung; Telefon- oder Mietgebühren jeder Art, Unannehmlichkeiten oder Zeit- oder Einkommensverlust oder andere Folgeschäden.

V. Der Kunde muss angemessenen Zugang zu dem Produkt zwecks Wartung unter diesen Garantiebestimmungen gewährleisten, indem er das Produkt zur Inspektion an einen Marine Power-Händler ausliefert, der zur Wartung des Produkts des Kunden berechtigt ist. Wenn der Kunde das Produkt nicht an einen solchen autorisierten Händler ausliefern kann, muss dies dem Unternehmen in schriftlicher Form mitgeteilt werden. Wir werden daraufhin Vorkehrungen für die Inspektion und Reparatur treffen, sofern ein solcher Service durch diese Garantie gedeckt ist. Der Käufer ist für alle hiermit zusammenhängenden Transportkosten und/oder alle anderen Ausgaben verantwortlich, die im Zusammenhang mit diesem Service stehen. Der Käufer muss die Transportkosten für die zur Inspektion oder Reparatur eingeschickten Produkte oder Teile im Voraus bezahlen. Die Garantie-Registrierkarte ist der einzige gültige Nachweis über die Registrierung und muss zum Zeitpunkt der Garantieleistung vorgelegt werden. Garantieansprüche werden ohne Vorlage dieser Garantie-Registrierkarte nicht angenommen.

VI. Unsere Verpflichtung unter dieser Garantie ist darauf beschränkt, ein defektes Teil zu reparieren oder – nach unserem Ermessen – den Kaufpreis zurückzuerstatten oder das defekte Teil (bzw. die defekten Teile) auszutauschen, wenn dies zur Behebung einer Störung, die durch von dieser Garantie abgedeckte Material- oder Verarbeitungsfehler entstanden ist, erforderlich ist. Wir behalten uns das Recht vor, das Design eines Produktes zu verbessern, ohne dass daraus eine Verpflichtung entsteht, zuvor gefertigte Produkte zu modifizieren.

VII. Diese Garantie verleiht Ihnen bestimmte Rechte, und Sie verfügen u. U. über weitere Rechte, die von Land zu Land unterschiedlich sein können.